LA CONFÉRENCE DE ROME SUR LES TRANSALPINS FRANCO-ITALIENS

PAR

J. BERGE

EXTRAIT DU *CORRESPONDANT*
DU 10 AOUT 1910

PARIS
LOUIS DE SOYE, IMPRIMEUR
18, RUE DES FOSSÉS-SAINT-JACQUES, 18

1910

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b -
115

A Monsieur le Général Bigotti

Hommage respectueux de l'auteur

Jorge Berge

LA CONFÉRENCE

DE ROME

SUR

LES TRANSALPINS

FRANCO-ITALIENS

LA CONFÉRENCE

DE ROME

SUR

LES TRANSALPINS

FRANCO-ITALIENS

PAR

J. BERGE

EXTRAIT DU *CORRESPONDANT*
DU 10 AOUT 1910

PARIS
LOUIS DE SOYE, IMPRIMEUR
18, RUE DES FOSSÉS-SAINT-JACQUES, 18
—
1910

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

LA CONFÉRENCE DE ROME

SUR LES TRANSALPINS FRANCO-ITALIENS

Une conférence franco-italienne se réunissant à Rome pour étudier un nouveau régime de communications entre les deux « sœurs latines » à travers la barrière des Alpes, voilà, certes, un événement qui pourrait être gros de conséquences économiques et politiques!

Et si la discrétion, on peut presque dire le mystère, qui a longtemps entouré cette question, a été cause qu'elle fut à peine connue du grand public avant le 15 juin dernier, date de la première réunion des délégués français et italiens, il n'en est pas moins vrai qu'elle est depuis de longs mois l'objet des études les plus sérieuses et le sujet de négociations d'un haut intérêt diplomatique.

Le problème qui se pose au point de vue économique est le suivant : le Simplon, vers lequel on prépare de nombreux raccourcis tant en France qu'en Suisse et en Italie, et dont le Lœtschberg va faire une nouvelle artère d'influence germanique, va-t-il devenir l'axe fondamental des rapports entre l'Angleterre, la Belgique et la France, d'une part, l'Italie de l'autre? Pouvons-nous, au contraire, transformer le système de nos communications à travers la frontière franco-italienne, de manière à concurrencer les routes venant d'Allemagne?

Un coup d'œil sur la carte ci-jointe expliquera le problème mieux que tous les raisonnements : la France a 300 km. de frontière avec l'Italie; or, de la Méditerranée aux Alpes italo-suisses, elle ne possède qu'un passage, le tunnel du Mont-Cenis, dont l'initiative fut à la gloire de la maison de Savoie. Le Coni-Nice, tracé plus bas et aujourd'hui en construction, est une voie d'intérêt régional qui n'amènera aucun changement sensible dans les zones respectives d'influence des divers passages alpins.

La répartition des zones sera, par contre, profondément

modifiée à la suite de la traversée des Alpes Bernoises par la ligne du Lœtschberg. La porte de Delle prend une grande importance pour la Cie de l'Est qui va aller au Simplon par Berne et le Lœtschberg au lieu d'aller au Gothard, gagnant ainsi 42 km. sur l'ancien parcours d'Anvers ou de Paris à Milan.

Comme la carte le montre, le faisceau des trois routes franco-italiennes, savoir la route de Modane ouverte depuis quarante ans, mais qui demande à être améliorée, la route du Petit Saint-Bernard et celle du Mont-Blanc, toutes deux à l'état de projet, semble le seul courant naturel de tout le trafic des trois quarts de la France, de l'Angleterre et de la Belgique vers le Piémont et le Milanais; il présente en tous cas pour notre pays un intérêt incontestablement supérieur à celui des passages utilisant le territoire suisse, Simplon, Lœtschberg-Simplon, et Gothard.

En menant en Italie, ce triple courant constitue en même temps la meilleure voie d'accès vers nos diverses régions alpines, mal pourvues jusqu'ici de communications rapides avec Paris et le nord de la France; il conduit à nos villégiatures, aujourd'hui sacrifiées aux villégiatures suisses; il dessert notre rive du Léman, Chamonix et le massif du Mont-Blanc, mettant en pleine lumière une région incomparable qui deviendra un jour le centre du tourisme européen; il alimente enfin toute la Savoie et le Dauphiné, guidant vers notre immense domaine des Alpes, non seulement l'étranger, toujours avide de paysages nouveaux, mais encore le Français, qui semble ignorer les beautés et les ressources de son pays, le Français qui apporte tous les ans aux commerçants et aux hôteliers helvétiques un appoint précieux de plusieurs millions enlevés dont pourraient bénéficier le commerce et l'industrie hôtelière de la France[1].

Si, en considérant toujours la carte, nous descendons vers le sud, nous voyons la ligne de Marseille à Briançon finir en impasse à la frontière des Alpes, au moment où elle allait toucher la grande ligne franco-italienne du Cenis.

L'ensemble de ces divers tracés indique clairement combien nous avons intérêt à porter le plus à l'Ouest possible les courants allant de l'Angleterre, de la Belgique et de la Hollande vers l'Italie; la France est ainsi traversée sur une longueur de plus en plus grande, au grand avantage de nos Compagnies, et cela profite largement à tout le territoire parcouru, la voie ferrée étant comme un fleuve qui fertilise tout sur son passage.

[1] L'industrie hôtelière suisse est représentée par plus de 2000 hôtels faisant, au total, environ 60 millions de bénéfice net!

La politique du Lœtschberg nous a fait faire sur ce point un recul sensible. Demain, après le percement des Alpes Bernoises, la future grande artère anglo-italienne par le Lœtschberg et le Simplon va traverser notre territoire sur 330 km. à peine, d'Ecouviez à Delle, écornant simplement notre frontière qu'elle suivra parallèlement par Nancy et Epinal, laissant par conséquent un maigre profit à notre pays.

Aujourd'hui, au contraire, l'artère anglo-italienne que consacre encore la Malle des Indes, mais que le Simplon se prépare à remplacer, dessert notre territoire sur 1000 km. environ de Calais à Modane, alimentant la région de Paris et les parties les plus vivantes de la nation.

Cette route de l'Est et notre route du Cenis sont les deux extrêmes et il semble tout naturel que nous favorisions la seconde au détriment de la première. Le problème est cependant plus complexe. Sans doute les partisans du rachat des chemins de fer affirment avec quelque raison que dans le système « étatiste » la France n'eût pas favorisé la création de cette artère Nord-Est allant vers la Suisse et l'Italie par Delle, artère qui fait gagner, disent-ils, 330 km. de transit à la C^ie^ de l'Est, en en faisant perdre, dans certains cas, près de 1000 à l'ensemble des autres Compagnies françaises, au profit des compagnies étrangères.

Et pourtant, dans l'état actuel de nos réseaux, nos compagnies ne pouvaient considérer le Simplon comme inexistant et la C^ie^ de l'Est devait chercher à en tirer le meilleur parti possible, en faisant compléter le Lœtschberg par le Moutiers-Granges.

En même temps qu'elle attirait sur ses rails un trafic allemand qui échappait à la France comme allant d'Angleterre et de Belgique en Italie par l'Alsace-Lorraine, la Suisse et le Gothard, elle risquait malheureusement de détourner vers le Lœtschberg, soit un trafic sortant de France beaucoup plus au sud, à Pontarlier, soit même une partie du trafic Calais-Modane. Aussi la C^ie^ P.-L.-M. se vit-elle obligée de demander, elle aussi, un raccourci vers le Simplon, le Frasne-Vallorbe, bien que ce fût là une arme excellente pour le Simplon contre le Mont-Blanc : elle conserverait du moins de Paris à Vallorbe, sur 460 km. de ses rails, un trafic que la C^ie^ de l'Est lui aurait ravi, et le Frasne-Vallorbe lui permettait en même temps de diminuer les frais d'exploitation de sa ligne de Pontarlier. Tel fut, au point de vue pratique, le sens général de la Convention de Berne du 18 juin 1909.

Il n'en est pas moins vrai que la rivalité des deux puissantes C^ies^ de l'Est et du P.-L.-M. vers la route du Simplon a rendu obligatoire l'amélioration du système des communications directes

par notre frontière franco-italienne. Comme nous l'avons dit ailleurs[1], Anvers, par la création du Lœtschberg et du Moutiers-Granges, se trouvera être la tête de ligne de deux artères rivales que la concurrence améliorera sans cesse[2], et allant à Milan, l'une par Delle et le Lœtschberg-Simplon, l'autre par l'Allemagne, Bâle et le Gothard. Quel avantage incontestable ces deux routes donnent aux ports belges sur nos ports de Dunkerque, de Calais et du Havre comme points d'arrivée ou de départ des trafics anglais et américain sur le continent!

C'est pourquoi notre ministre des travaux publics, au moment de la ratification de la convention de Berne par nos Chambres, en décembre dernier, avait formellement promis qu'elle aurait pour corollaire une conférence de Rome destinée à améliorer parallèlement nos communications directes avec l'Italie. De là l'ouverture des négociations franco-italiennes et la conception du programme indiqué aux délégués internationaux : amélioration des routes anciennes et notamment du passage du Cenis, examen de nouvelles percées éventuelles à travers les Alpes : Briançon-Oulx, Petit Saint-Bernard, Mont-Blanc.

*
* *

On est saisi de l'admiration la plus vive quand on examine les conditions d'entreprise de la percée du Cenis, en 1857, alors qu'on ne connaissait que le burin et la poudre pour attaquer le flanc des montagnes et qu'aucun travail approchant, déjà construit par les hommes, ne pouvait servir de modèle aux vaillants Piémontais qui avaient conçu celui-là.

Les conseils de l'Europe, les avertissements puis les railleries, ne firent pas défaut à ces audacieux. Le général Menabrea, rapporteur du projet devant le Parlement sarde, y répondit par ces mots passés dans l'histoire :

S'il y a de l'eau à l'intérieur du souterrain, elle s'écoulera; s'il y a du feu, on l'éteindra; s'il y a des abîmes, on les comblera; s'il y a des tempêtes, on les enfermera, mais surtout qu'on ne vienne pas dire que l'intelligence humaine ne peut pas dompter la nature!

[1] L'Amélioration des relations économiques de la France et de l'Italie. Fasc. II : Les chemins de fer transalpins. — Fasc. III : Le mont Blanc, la conférence de Rome. Paris 1909.

[2] Le vote unanime de la Suisse pour le tunnel de base du Hauenstein, dans la direction du Gothard, a été la meilleure réponse au Moutiers-Granges.

Le miracle fut accompli. On avait prévu pour sa réalisation la date extrême de 1887, ce qui donne une idée des difficultés de l'œuvre à son origine; le tout fut terminé en 1871, grâce à l'invention des perforatrices.

La traversée du Cenis avait eu pour la France et pour le Piémont de tels effets bienfaisants que la trouée postérieure du Gothard sembla un désastre. On évalua à 40 millions par an le préjudice subi par notre pays. Bien d'autres percées ont succédé à celle du Gothard et rien n'a été fait pendant ce temps pour maintenir la route de Modane au premier rang qu'elle occupait autrefois. Bien plus, par une obstruction systématique du côté italien, la route du Cenis a été peu à peu absolument sacrifiée à la route du Simplon.

Les horaires ont été établis de telle sorte que le trajet de Paris à Rome est plus court en durée par le Simplon que par le Cenis, alors que cette dernière route devrait faire gagner deux heures sur la première.

Non seulement la route de Paris à Rome par le Cenis est plus courte d'une soixantaine de kilomètres, 1441 km. contre 1495, mais encore on trouve, en comparant le total des hauteurs à franchir par les deux profils, que la route par le Simplon a un supplément d'altitude de 1158 m. provenant de la traversée du Jura et des Apennins. En outre, le trajet de Paris à Rome par le Simplon est à simple voie sur 451 km. et il exige deux visites de douane et un partage entre trois Compagnies de chemins de fer, au lieu que la route du Cenis n'est à simple voie que sur 285 km. et ne comporte qu'une visite de douane et un changement de Compagnie. Il est donc difficile d'admettre que la route du Simplon soit rendue plus courte en durée que celle du Cenis, et que cet avantage puisse aller jusqu'à *2 heures* pour le parcours de Rome à Paris!

Si nous comparons entre eux les trains les plus rapides, la vitesse commerciale du train du Cenis est de $58^{km},7$ de Paris à Modane, contre $56^{km},7$ de Paris à Domo d'Ossola, de sorte que la route du Cenis a un réel avantage avant la frontière italienne, à cause de la traversée du Jura par la ligne rivale. Mais entre Modane et Rome, la vitesse commerciale n'est plus que de $47^{km},2$ par le train du Cenis contre $52^{km},2$ pour le train correspondant qui descend du Simplon. Il est donc facile de comprendre pourquoi le trajet est plus court par le tunnel suisse.

Mais voici l'exemple le plus frappant : le train de luxe tri-hebdomadaire d'hiver Paris-Rome gagne, de Paris à Modane, une heure sur les autres trains. En Italie, c'est tout le contraire; on

lui donne une vitesse beaucoup moins rapide que celle des trains ordinaires, 43km,6 contre 47km,2, ce qui lui fait perdre toute l'avance obtenue en France; on arrive ainsi à ce résultat unique dans les horaires des chemins de fer de l'Europe, que le train de luxe, sur le trajet total de Paris à Rome par le Cenis, est *plus lent* que les trains ordinaires empruntant la même voie!

Comme d'une année à l'autre, les résultats empiraient au lieu de s'améliorer, il était temps, on le voit, pour notre gouvernement, de prendre résolument en mains la défense de notre route du Cenis, qui est la véritable route d'intérêt national pour nos rapports avec l'Italie.

La deuxième amélioration très importante à demander pour le Cenis, c'est la mise à double voie sur le versant italien ou le percement d'un tunnel de base.

La mise à double voie a été réalisée du côté français sur la ligne du Rhône au Mont-Cenis en vertu des conventions de 1867 et de 1898. Depuis cette deuxième date, où l'on fixa les conditions de l'incorporation de la ligne dans le réseau P.-L.-M., la France a dépensé plus de 20 millions supplémentaires, ce qui donne un total de 40 millions environ, pour l'ensemble du doublement du côté français.

Du côté italien, la mise à double voie, plusieurs fois promise en principe dans les négociations diplomatiques, n'a été effectuée que sur quelques kilomètres. L'administration se propose d'installer à bref délai la traction électrique dans le tunnel du Cenis et sur les parties à voie unique, mais c'est là une demi-solution qui n'a satisfait personne. Aussi les Chambres de commerce de Turin et de Gênes, pour ne parler que des principales, et les groupes parlementaires français et italien des Transalpins[1], ont-ils demandé la mise à l'étude d'une rectification radicale de la ligne du Cenis par un tunnel de base allant de Modane à Exiles, ou de Modane à la vallée nord de Suse. Les difficultés du doublement de la voie seraient résolues du même coup, car la nouvelle galerie aboutirait beaucoup plus bas dans la vallée, et dans des régions exceptionnellement propices, au lieu que le doublement intégral sur la voie actuelle est présenté par l'Italie comme à peu près impossible.

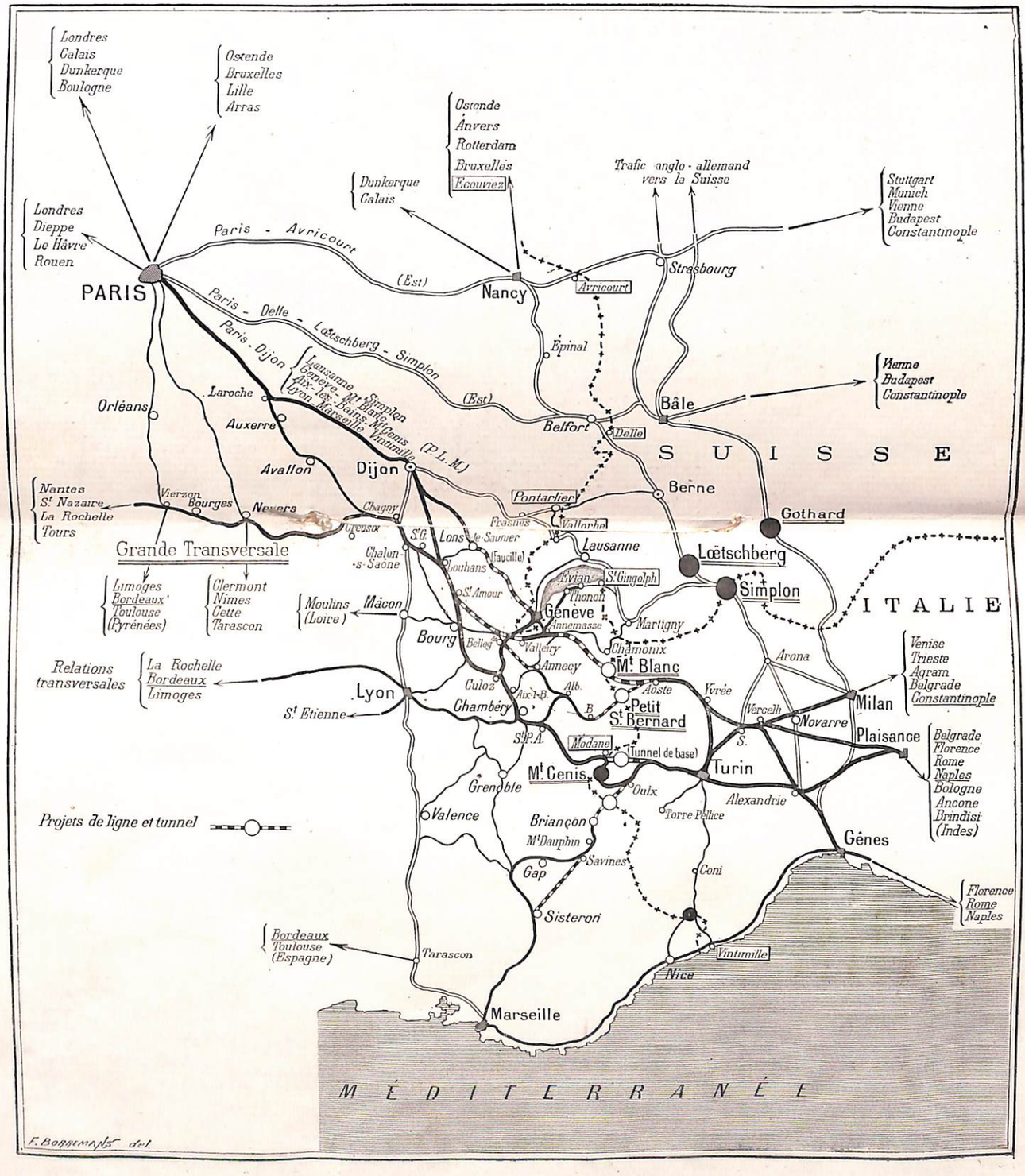
Le fait seul d'une économie à réaliser dans les frais d'exploita-

[1] Le groupe parlementaire des Transalpins, qui ne renferme pas moins de 350 députés et sénateurs, et qui est présidé par M. Antoine Perrier, vice-président du Sénat, a comme correspondant en Italie un groupe parlementaire de 300 membres environ, poursuivant la même politique, et dont font partie 9 ministres ou sous-secrétaires d'Etat du cabinet Luzzati.

LES PROJETS DE TRANSALPINS

FRANCO-ITALIENS

LE « CORRESPONDANT »



tion a légitimé de nos jours de nombreux tunnels de base. Les rectifications du Moutiers-Granges, du Frasne-Vallorbe, consistent, somme toute, à abaisser de quelques dizaines de mètres le point culminant de la voie. Pour le tunnel de base du Hauenstein, les expertises ont démontré qu'on économiserait 800 000 fr. par an dans les frais d'exploitation en abaissant de 100 m. le point culminant. A la sortie du Gothard, on va percer également un tunnel de base de 8260 m. sous le Monte Cinere. Entre Bologne et Florence, on rectifie la route au moyen d'un tunnel de base qui aura près de 20 km.! Entre Gênes et Alexandrie, on avait percé un tunnel de faîte, le premier tunnel des Giovi. Le trafic étant venu à augmenter, ce tunnel fut remplacé, il y a quelques années, par le tunnel de base de Mignanego, qui coûta plus de 80 millions. Aujourd'hui on a décidé de percer tout à côté un troisième tunnel de base et le projet adopté, celui du Comité Ligure-Lombard, a 20 km. de long et est *à une seule pente*, dans des terrains argileux qui laissent une grande part à l'imprévu. Il coûtera plus de 100 millions et on commence actuellement les travaux de triangulation.

Il ne faut donc pas s'étonner de l'idée d'un tunnel de base sous le Cenis, due à l'un des ingénieurs les plus distingués de l'Italie, M. Régis, professeur pendant cinquante ans au Royal Polytechnique de Turin, car ce tunnel de base sera réalisé tôt ou tard comme tous les autres. Sans doute, le trafic du tunnel des Giovi est plus important, mais le troisième tunnel n'abaisse la hauteur du passage que de 80 m., au lieu que le tunnel de base du Cenis l'abaisserait de 230 m. En outre, le raccourci de distance sera presque nul aux Giovi, au lieu qu'il serait de 20 km. environ à la descente du Cenis. Ce gain de 20 km. élargirait grandement la zone d'influence de notre tunnel du Fréjus et serait la base d'un programme d'ensemble destiné à lui rendre, grâce à d'autres raccourcis, une partie du trafic que le Simplon et le Gothard lui ont enlevé.

Les frais de ce tunnel de base incomberaient pour la plus grande partie à l'Italie, qui exploite la ligne à partir de Modane. Si l'on considère, en effet, que, d'une part, elle devrait dépenser une quarantaine de millions au doublement de la voie du côté italien, que, d'autre part, elle réaliserait plus d'un million par an d'économies sur les frais de la ligne, et qu'enfin la ville de Turin serait prête à y contribuer pour une vingtaine de millions, comme Berne a contribué au Lœtschberg et comme Genève participera au Mont-Blanc, on trouve là les éléments suffisants pour la dépense du tunnel.

La participation de la France et de la Cie P.-L.-M. serait basée sur l'augmentation du trafic de la ligne et sur le puissant intérêt que nous avons à conserver à Turin, qui est le véritable trait-d'union entre les deux sœurs latines, et notre alliée naturelle dans la question des communications directes, son caractère de grande capitale.

La conférence de Rome s'est déjà occupée également de la route de Vintimille, dont on améliorera aussi les horaires et des travaux du chemin de fer de Coni à Nice et à Vintimille. Elle a remis ses décisions à une date ultérieure ainsi que l'examen des projets de trouées nouvelles, dont il nous reste à dire quelques mots.

*
* *

L'idée de percer le Mont-Blanc date de plus de cent ans, car déjà à la fin du dix-huitième siècle, Saussure avait fait remarquer combien le géant des Alpes était étroit à la base, et susceptible d'être traversé par une galerie pour les piétons et les voitures.

En 1814, le percement du Mont-Blanc était compris dans les vœux que la vallée d'Aoste adressait au gouvernement sarde restauré, et peu après, il fut l'objet de propositions et d'études incessantes qui prirent corps en 1858 dans le mémoire de l'ingénieur Bonelli, au lendemain du vote concernant la percée du Cenis. Les vieux Savoyards rappelaient naguère, et non sans malice, à propos du cinquantenaire de l'annexion, que le projet de percement du Mont-Blanc fît partie des promesses du gouvernement impérial en 1860, au moment du vote pour la réunion à la France. Effectivement, les études officielles commencèrent à ce moment-là, mais si lentement que le premier rapport sur la question, rédigé par M. Godin de Lépinay, ne vit le jour qu'en 1870. A ce moment, l'Allemagne, l'Italie et la Suisse décidaient la trouée du Gothard, que Bismarck avait présentée au Reichstag comme une « nécessité politique », et Sybel comme le seul moyen d'assurer « la prépondérance économique de l'Allemagne ».

Une Commission spéciale d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées, nommée par M. Caillaux, à la suite d'une résolution des Chambres, se prononça en 1875 pour le Mont-Blanc contre le Simplon ou le Petit St-Bernard. En 1880, M. Wilson ayant fait un rapport destiné à faire subventionner le Simplon, une proposition adverse fut présentée en faveur du Mont-Blanc. Une Commission fut nommée dont M. Emile Loubet fut le rapporteur, et lorsque ce dernier vint à la tribune signaler tous les avantages du Mont-Blanc sur le Simplon, il fut approuvé sans réserve par

M. Sadi Carnot, alors ministre des Travaux publics, qui se déclara ouvertement hostile à la subvention du Simplon.

Il serait trop long d'écrire ici l'histoire, pourtant fort intéressante, de la rivalité du Mont-Blanc et du Simplon depuis cette époque. Les complications de notre politique intérieure nous firent mettre au second plan le grand problème international de la pénétration en Italie par les Alpes, au lieu que la Suisse faisait peu à peu de sa politique extérieure une politique de chemins de fer. C'est pourquoi le Simplon l'a emporté momentanément.

Le grand avantage de la percée du Mont-Blanc ou du Petit Saint-Bernard pour la France et pour l'Italie, serait de créer entre elles un nouveau lien indépendant de la Suisse et, par suite, de développer sensiblement les rapports économiques entre les deux pays. En communiquant par le Simplon, la France et l'Italie sont tributaires des rails suisses sur 239 km. environ qu'un passage à travers leur frontière commune leur permettrait aisément de rattraper sur leurs réseaux respectifs.

Après l'achèvement du Frasne-Vallorbe, la route de Paris à Milan par le Simplon n'utilisera plus notre territoire que sur 460 km. au lieu de 600 environ par la future route du Mont-Blanc. En distance réelle, c'est-à-dire en kilomètres, les deux trajets par la Suisse ou par la France s'équivalent à peu près, mais le parcours dans le second cas comporterait, comme on le voit, 140 km. de plus sur notre territoire, en même temps qu'il donnerait à nos Alpes une vie nouvelle.

Pour l'Italie, les avantages sont également nombreux, tant au point de vue politique qu'au point de vue économique, en dehors de ceux déjà signalés. Notre voisine doit sa situation actuelle plus encore à ses « amitiés » qu'à ses « alliances », et l'on a signalé tout récemment, dans la presse la plus autorisée de Rome, que les événements des dernières années avaient assuré la grandeur politique de l'Italie en la rendant complètement indépendante de ses alliées. Les questions de races l'emportent quelquefois sur les questions d'Etats, quelles que soient la fermeté et la sincérité des groupements de puissances : « Les trouées franco-italiennes, nous disait délibérément, il y a quelques semaines, un des hommes d'Etat les plus en vue de la péninsule, sont un élément indispensable d'union entre les forces latines, le meilleur moyen de résister au pangermanisme. » L'invasion pacifique par l'Allemagne de l'Italie du Nord est un fait indéniable que les Italiens eux-mêmes signalent avec tristesse et qu'un meilleur régime de communications avec la France pourrait enrayer.

La ligne du Mont-Blanc ou du Saint-Bernard déboucherait au

milieu du triangle Turin-Milan-Gênes, qui constitue la région la plus industrielle de l'Italie, et auquel le trafic international n'arrive aujourd'hui que par les sommets. Elle permettrait de parer à une tarification exagérée sur les lignes suisses, et elle ouvrirait à l'étranger et aux Italiens eux-mêmes l'une des plus belles vallées de l'Europe, la vallée d'Aoste, couronnée par le Mont-Rose (4638 m.), le Mont-Cervin (4505 m.), le Grand Saint-Bernard, le Mont-Blanc (4810 m.), le Petit Saint-Bernard, le Grand Paradis (4061 m.).

En outre la ligne du Mont-Blanc serait l'amorce d'un grand courant Sud-Europe, rival ainsi du grand courant oriental danubien dont l'Italie est absolument écartée.

Cette artère nouvelle irait aux Balkans et à Constantinople en traversant 590 km. de territoire italien et pourrait avoir, au point de vue politique, des conséquences incalculables.

On voit combien les intérêts des deux nations sœurs sont étroitement liés dans la question.

L'entrée en Italie du trafic qui vient de France et des au-delà a pour principaux objectifs Turin et Milan, et il importe de bien distinguer quelle doit être la route à suivre selon que nous visons l'un ou l'autre de ces deux centres importants.

Nous n'avons aucun avantage à faire passer par le Mont-Blanc le trafic français et anglais sur Turin, car nous ne craignons pour ce trafic aucune concurrence étrangère : de Calais à Bordeaux, il appartient à la voie de Modane, et le passage par le Mont-Blanc, substitué au passage par le Cenis, ne servirait qu'à diminuer de 100 km. environ le transit sur notre territoire pour augmenter d'autant le parcours sur territoire étranger [1]. Ce serait donc léser nos compagnies et les régions intéressées, sans aucun profit pour le commerce international.

Rien n'est délicat et fertile en surprises comme ces déplacements de trafic. Le raccourci autrefois si vanté de la Faucille viendrait justifier ici que le *mieux* est parfois l'ennemi du *bien*. En effet, en vertu de la règle de l'itinéraire court, qui régit les rapports internationaux entre compagnies, nous serions obligés, à cause d'une différence de 7 ou 8 km. en faveur de la Faucille suivie du Mont-Blanc, de dépouiller le Cenis de tout le trafic sur Turin de nos ports du Nord, y compris le Havre, et de toutes les régions septentrionales de la France jusqu'à Orléans. Tout ce trafic parcourrait 100 km. de moins de territoire français, et 92 km. de plus de territoire suisse et italien.

[1] Ces 100 km. représentent la différence entre les parcours de Paris au Mont-Blanc et de Paris au Cenis.

Pour le trafic sur Milan, la zone d'influence du Cenis ne remonte pas au-dessus de Bordeaux. Les trois quarts de la France appartiennent à la zone du Simplon. Les chiffres l'indiquent assez nettement, puisque, de Paris à Milan, nous aurons 819 km. par le Frasne-Vallorbe et le Simplon et 920 environ par le Cenis, soit 100 km. de moins par le territoire suisse.

Ce sont ces 100 km. que la percée du Mont-Blanc permettrait de rattraper. Suivant les divers projets mis en avant, soit pour la percée du Mont-Blanc, soit par ses voies d'accès, la distance de Paris à Milan par le Mont-Blanc varierait entre 809 et 830 km., ce qui permet de dire que tout le trafic « voyageurs » du nord de la France et de la région de Paris sur Milan, ainsi qu'une grande partie du trafic « marchandises », échapperaient au Simplon, quelle que soit la voie d'accès au Mont-Blanc, Faucille ou Saint-Amour Valleiry.

La question de la Faucille semble réglée depuis les séances de décembre dernier au Sénat et à la Chambre des députés où les discours unanimement applaudis de M. Alexandre Bérard comme rapporteur de la Convention de Berne, et de M. Fernand David, député de la Haute-Savoie, ont montré la nécessité de ne concevoir la ligne du Mont-Blanc que comme une ligne purement franco-italienne évitant complètement le territoire suisse.

On peut voir sur la carte que le Saint-Amour Valleiry desservirait fort bien Genève, grâce à la ligne de Bellegarde à Cornavin, tout en restant sur le territoire français. Si le Saint-Amour Valleiry n'était pas complété par un raccourci sur Chagny, qui pourrait être l'amélioration tant demandée de la ligne Chalon-Laroche, la route de la Faucille serait plus courte d'une trentaine de km., mais cet avantage se réduirait à néant au point de vue du temps par suite des deux arrêts aux gares de Genève et de la traversée difficultueuse de l'agglomération suisse.

On a critiqué la Faucille à bien d'autres points de vue : nécessité de 39 km. de tunnel dont deux tunnels plus longs que le tunnel du Mont-Blanc lui-même et dans un terrain plein d'aléas; coût probable de plus de 200 millions; danger au point de vue stratégique à cause de la traversée d'un territoire neutre; nouvel appoint apporté au tourisme genevois et à la rive suisse du Léman; difficultés à craindre avec la république helvétique, la presque totalité de la Suisse déclarant la Faucille « antinationale au premier chef » et n'intéressant que Genève. Mais le principal argument mis en avant par les parlementaires de la Haute-Savoie repose sur l'histoire des relations de cette partie de notre pays avec Genève et la Suisse. Les faits relativement récents déve-

loppés à la tribune sont d'un intérêt saisissant et montrent qu'il y aurait un réel danger à faire de Genève le centre économique de toute cette région et un intermédiaire obligatoire entre la Haute-Savoie et tout le nord de la France.

Le Saint-Amour-Valleiry est réclamé à la fois par les partisans du Mont-Blanc et par ceux du Petit-Saint-Bernard et son amélioration immédiate, la directe sur Chagny, servirait également à la route du Cenis et à la route de Lyon et de Marseille comme on peut le voir sur la carte. Enfin l'amélioration de la ligne Chagny-Saint-Amour créerait une grande transversale conduisant vers la Suisse et vers les passages franco-italiens, le trafic de Nantes, de Saint-Nazaire, de la Rochelle et du centre de la France. Notre manque de relations transversales fait la stupéfaction de tous les étrangers qui parcourent notre pays.

On a oublié un peu trop, d'ailleurs, que la percée du Mont-Blanc, qui sera peu coûteuse, peut très bien se concevoir sans la nécessité immédiate d'une voie d'accès. Le gouvernement français en a fait faire à diverses reprises l'étude, notamment en 1903, en se plaçant au point de vue régional, pour les relations entre la Haute-Savoie et le Piémont, entre Chamonix et Aoste. La Suisse nous montre tous les jours que les coûteux chemins de fer uniquement destinés à faire connaître ses merveilles ne sont pas les moins productifs.

La voie d'accès n'est donc pas indispensable immédiatement, mais le profil de la ligne devra être conçu de telle sorte qu'elle soit apte à devenir une grande ligne internationale quand l'adjonction de la voie d'accès le lui permettra.

La route du Petit-Saint-Bernard, qui nécessiterait un tunnel de 23 km., au lieu de 13 km. environ pour le Mont-Blanc, serait plus longue d'au moins 50 km. et n'intéresserait pas notre centre de Chamonix, mais son point culminant serait beaucoup moins élevé, soit 950 m. d'altitude au lieu de 1200 m. environ. Cela présenterait un intérêt réel en faveur du Saint-Bernard, si ce projet n'avait pas contre lui la ville de Turin. Nous voyons, en effet, sur la carte, que la plus grande partie du trafic du Cenis bifurquerait à Saint-Pierre d'Albigny pour aller à Milan par Albertville et le Saint-Bernard.

Comme de Chambéry et de Lyon à Milan on ne gagnerait que 7 km. environ sur la route du Cenis, on a signalé avec raison qu'il serait plus avantageux de faire le tunnel de base entre Modane et Exiles ou Suse, puisqu'il raccourcirait la route de 20 km. et serait une amélioration incomparable de notre principale artère franco-italienne.

Quant au Briançon-Oulx, prévu depuis 1857, et préféré au projet plus coûteux du mont Dauphin-Torre-Pellice, il a fait l'objet de la convention du 5 juillet 1875, par laquelle la Cie P.-L.-M. s'engageait à restituer à l'Etat 8 millions sur les 20 millions de subvention accordés pour la ligne de Gap à Briançon, si le raccordement de Briançon avec l'Italie était assuré avant le 1er mai 1878. C'est dire l'intérêt qu'y attachait alors notre Compagnie.

On sait combien Marseille désirerait se mieux relier à Turin par le Briançon-Oulx, même après le Coni-Nice. C'est là en même temps un chemin de fer de tourisme par excellence, et un lien qui s'impose entre le Piémont et le Dauphiné. En outre, Briançon gagnerait huit ou neuf heures dans ses relations avec Paris, en empruntant la route du Cenis.

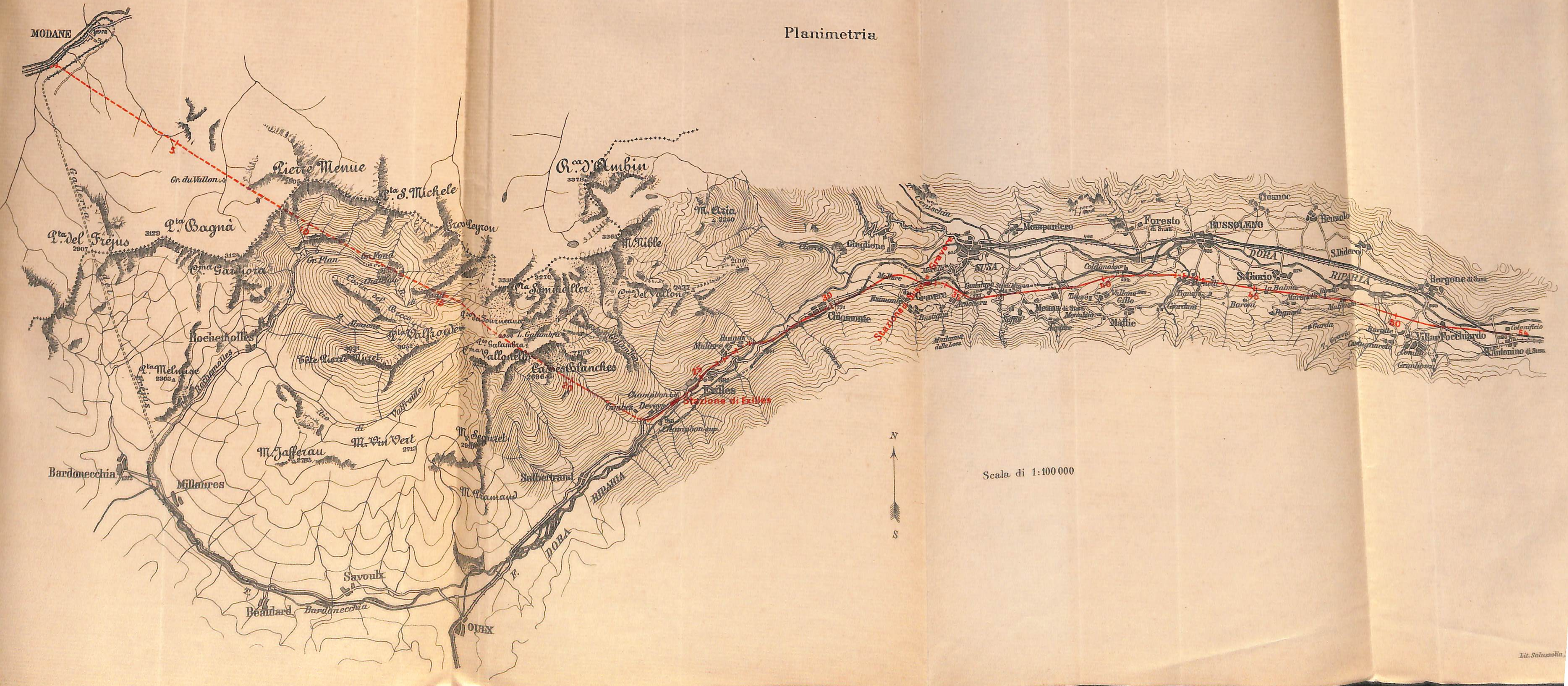
Quels que soient les décisions de la Conférence de Rome, elle aura fait faire un grand pas à l'étude de l'amélioration des communications directes entre la France et l'Italie, et l'on peut affirmer que l'on fera à bref délai aux Alpes, et pour des raisons économiques autrement sérieuses, ce que l'on a fait aux Pyrénées. Les recherches préliminaires et les discussions techniques peuvent être longues, mais cela ne peut avoir pour conséquence que de retarder le succès final, car l'unanimité du sentiment populaire, de chaque côté de la frontière, est en faveur de la grande œuvre qui se prépare.

Quoique Milan ait été présenté comme l'objectif principal de la trouée du mont Blanc, la ville de Turin n'y est pas hostile, mais elle pose comme condition essentielle que la réforme radicale de la route du Cenis par l'amélioration des horaires, le doublement de la voie ou encore mieux le tunnel de base, soit le premier article du grand programme international que l'on étudie à Rome. C'est là aussi, croyons-nous, le point de vue français véritable, et la logique même.

On voit combien est vaste le sujet des négociations franco-italiennes et combien il est digne de l'attention et des efforts de deux grands peuples.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 1565/4
BIBLIOTECA
115226

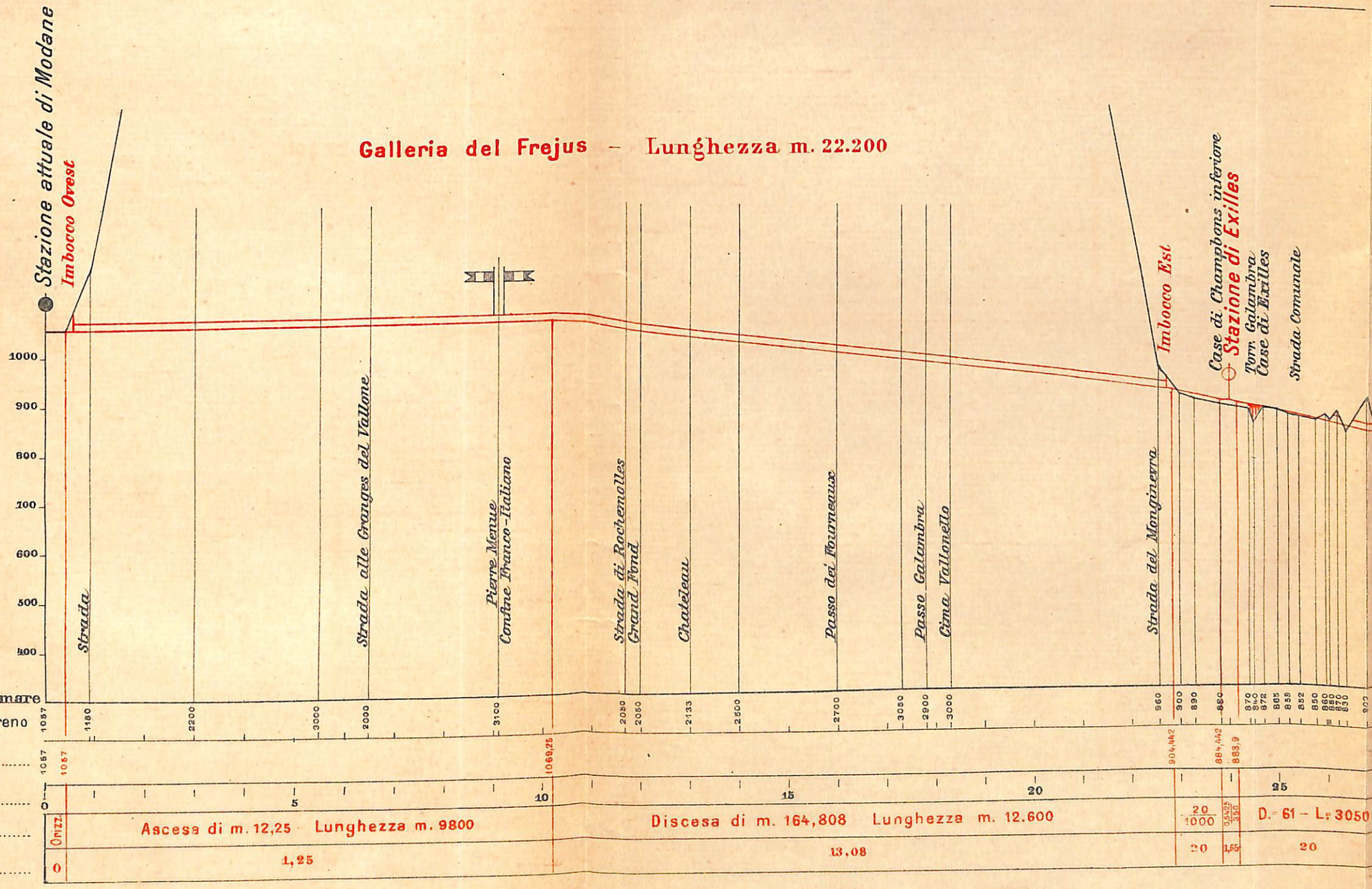
GALLERIA DEL FRÉJUS MODANE-EXILLES e STRADA D'ACCESSO NEL VERSANTE ITALIANO



PROVINCIA DI TORINO

GALLERIA DEL FRÉJUS MODANE-EXILLES E STRA

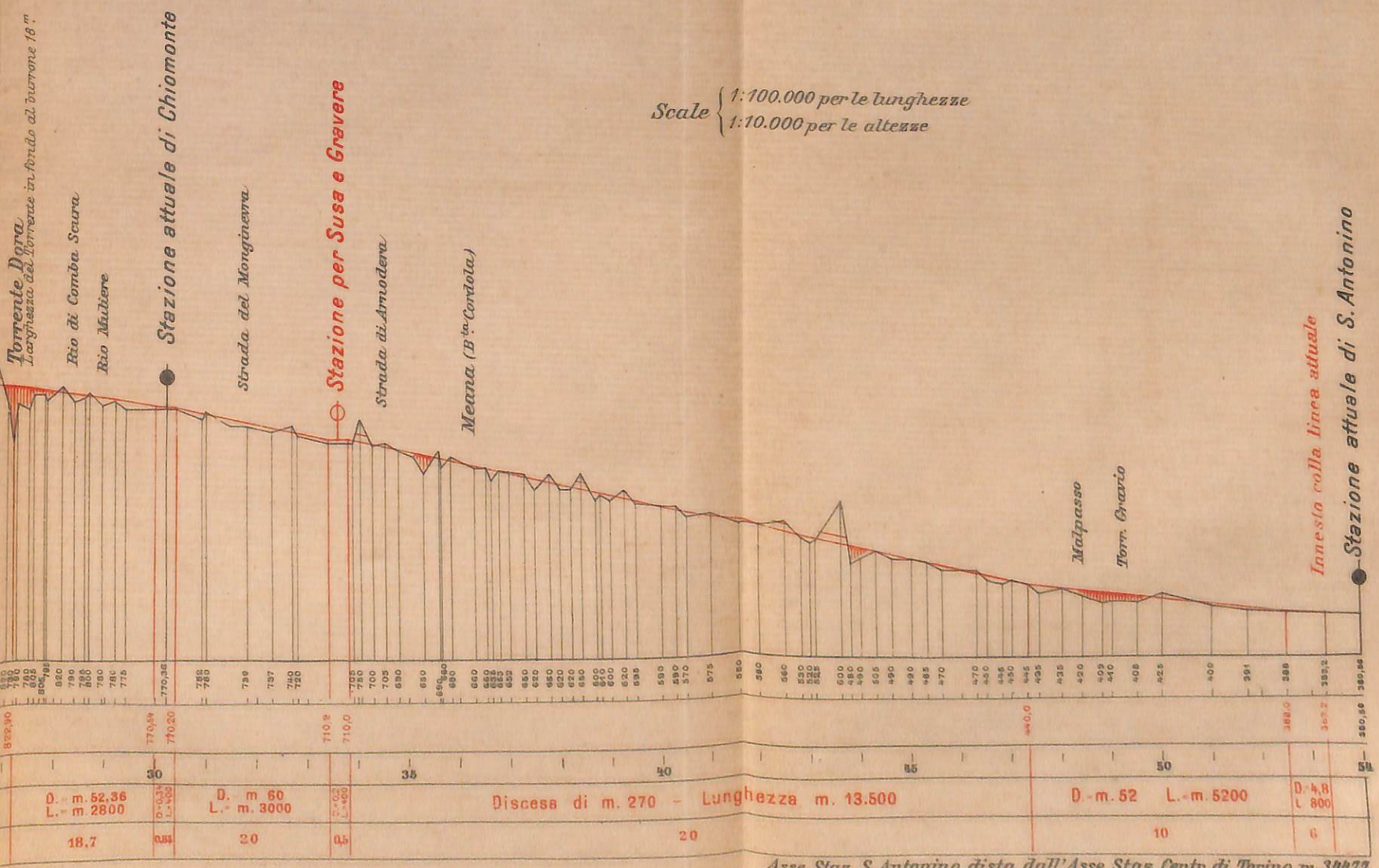
Profilo longitu



Lit. Salussolia, Torino

DA D'ACCESSO NEL VERSANTE ITALIANO

dinale



Asse Staz. S. Antonino dista dall'Asse Staz. Centr. di Torino m. 34477.

Distanza totale da Modane a Torino P.N. Km. 88,477.

PROVINCIA DI TORINO

LE

CORRESPONDANT

RELIGION — PHILOSOPHIE — POLITIQUE

HISTOIRE — SCIENCES — ÉCONOMIE SOCIALE

BEAUX-ARTS — LITTÉRATURE — VOYAGES

QUATRE-VINGT-UNIÈME ANNÉE

PARAIT LE 10 ET LE 25 DE CHAQUE MOIS

PARIS DÉPARTEMENTS & ÉTRANGER :

UN AN : 35 FR. — SIX MOIS : 18 FR. — UN NUMÉRO : 2 FR. 50

ADMINISTRATION ET RÉDACTION

PARIS. — 31, RUE SAINT-GUILLAUME